

**U D H Ë Z I M**  
**Nr. 5167, datë 26. 12. 2002**

**MBI ORGANIZIMIN E QARKULLIMIT DHE SINJALIZIMIT RRUGOR**

Në mbështetje të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të ligjit nr. 8378, datë 22. 7. 1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, nenet 6, 7 dhe 35, 36, për organizimin e qarkullimit dhe sinjalizimit rrugor, Ministri i Transportit dhe Telekomunikacionit,

**U D H Ë Z O N :**

Neni 1

Për organizimin e qarkullimit dhe sinjalizimit rrugor, entet pronare të rrugëve dhe organet kompetente të pushtetit vendor, marrin masat për hartimin e projektit mbi planin e rregullimit të trafikut dhe sinjalizimit rrugor, sipas kriterëve të hartuara nga Instituti Studimeve të Transportit (IST). Një përmbledhje e “Kriterëve Teknike të Rregullimit të Qarkullimit” i bashkëlidhet këtij udhëzimi.

Neni 2

Hartimi i këtij projekti dhe i planit të masave për zbatimin e tij sipas nenit 5 pika 3 e Kodit Rrugor, veçanërisht për rrugët urbane dhe interurbane të klasifikuara, si në nenin 2 gjerat B, C, D, E dhe F do të bëhet sipas kompetencës të shprehur në nenin 36 të Kodit Rrugor, duke shfrytëzuar për këtë qëllim edhe “Manualin për planet urbane të trafikut dhe sinjalizimit rrugor” të IST.

Neni 3

Për qëllimin e nenit 2 më sipër, entet pronare të rrugëve do të shfrytëzojnë gjithashtu “Metodikën për matjet e trafikut” të IST nëpërmjet të cilit evidentohen dhe analizohen të dhënat e nevojshme, të cilat do të shërbejnë për hartimin e projektit dhe planit të rregullimit të trafikut dhe sinjalizimit, për rrugët nën juridiksionin e tyre.

Neni 4

Planet urbane dhe interurbane të trafikut azhurnohen çdo dy vjet. Gjatë kësaj periudhe entet pronare të rrugëve veprojnë për përmbushjen e detyrave për garantimin e sigurisë dhe rrjedhshmërisë së qarkullimit sipas nenit 14 të Kodit Rrugor, duke pasur të planifikuar edhe fondet për mirëmbajtjen dhe ripërtëritjen e sinjalizimit rrugor në zonat që ato mbulojnë.

Neni 5

Planet urbane të trafikut (PUT) që do të hartohen nga organet e përcaktuara në nenin 36, pika 1 e Kodit Rrugor, duhet të përfshijnë gjithë territorin nën juridiksionin e Bashkisë apo Komunës me piksynim përmirësimin e gjëndjes së trafikut dhe sinjalizimit në kushtet aktuale dhe të zhvillimit perspektiv të zonës, duke patur për prioritet në përgjithësi :

- rrugët, akset rrugore, pikat konfliktuozë etj., të klasifikuara sipas Kodit Rrugor;
- sinjalizimin e itinerareve në ndihmë të drejtuesve të mjeteve gjatë qarkullimit në rrjetin rrugor;
- sinjalizimet rrugore në ndalesat e transportit publik, kalime këmbësorësh, vendqëndrime, vendparkime etj., në shërbim të respektimit të normave të sjelljes nga përdoruesit e rrugës;
- planifikimin e financimit për realizimin e studimit, projektimit dhe zbatimit të PUT mbi bazën e

kriterit të fizibilitetit racional dhe ekonomik.

#### Neni 6

Për hartimin e PUT mbi bazën e të dhënave të evidentuara dhe sigurimit të një informacioni të mjaftueshëm në përputhje me lëvizshmërinë urbane të zonës përkatëse, në çdo organ të pushtetit vendor (bashki a komunë) duhet të ngrihet një grup koordinimi, i kryesuar nga titullari i organit dhe i përbërë nga :

- përfaqësues i sektorit të transportit;
- përfaqësues i sektorit të urbanistikës;
- përfaqësues i sektorit të policisë rrugore.

#### Neni 7

Grupi koordinues vë në dispozicion të organit studimor dhe projektues të PUT, materialet e mëposhtëme :

1. Hartën e rrjetit rrugor të zonës urbane.
2. Klasifikimin e rrugëve në mbështetje të hartës.
3. Individualizimin e akseve primare.
4. Individualizimin e pikave të konfliktit (kryqëzimet)
5. Individualizimin e parkimeve publike.
6. Individualizimin e linjave të transporteve publike (urban kolektiv) dhe vëndqëndrimet e tyre në rrjetin rrugor përkatës.
7. Individualizimin e pikave të rrezikut (me numër më të madh të aksidenteve në rrjetin rrugor përkatës)

Zbërthimi i përmbajtjes së treguesve të mësipërm jepet në metodikën e punës dhe kriteret teknike të rregullimit të qarkullimit të hartuara nga IST.

#### Neni 8

Të dhënat sipas nenit 7 më sipër të kihen në konsiderate edhe për rastet kur PUT do të hartohet nga seksionet e transportit të organeve të pushtetit vendor dhe do të miratohet në IST, siç përcaktohet në nenin 36 të Kodit Rrugor, për bashki e komuna nën 20 000 banorë.

#### Neni 9

Mbas përfundimit dhe miratimit të projektit të PUT, si dhe identifikimit të fondeve të investimeve për implementimin e tij, përfituesi i projektit programon masat me karakter zbatimi për realizimin e projektit, përfshirë dhe mbikëqyrjen e kualifikuar për fazat e kryerjes së punimeve.

#### Neni 10

Materialet ndihmëse për hartimin e PUT dhe sinjalizimit rrugor si: “Kriteret teknike të rregullimit të qarkullimit”; “Manuali për planet urbane të trafikut dhe sinjalizimit rrugor dhe “Metodika e matjeve të trafikut” sigurohen nga Instituti i Studimeve të Transportit.

Instituti i Studimeve të Transportit organizon sipas një programi të veçantë, zhvillimin e seminareve për njohjen dhe kualifikimin e punonjësve të ngarkuar me problemet e organizimit të trafikut dhe sinjalitikës rrugore në bashki dhe komuna.

#### Neni 11

Në kuadër të zbatimit të detyrave të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë për njohjen dhe menaxhimin e organizimit të qarkullimit dhe sinjalizimit rrugor, në shërbim të sigurisë rrugore dhe mbrojtjes së mjedisit, në situatat aktuale dhe për zhvillimet perspektive të infrastrukturës rrugore, organet kompetente me përgjegjësinë e entit pronar të rrugëve marrin masa për krijimin e arkivit të rrugëve dhe sinjalitikës rrugore, me pikësynim informatizimin e të dhënave, siç përcaktohet në nenin 221 të Kodit Rrugor.

## Neni 12

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI  
**Spartak Poçi**

### PËRMBLEDHJE E KRITEREVE TEKNIKE TË QARKULLIMIT NË QENDRAT URBANE SIPAS KODIT RRUGOR

#### 1. Hyrje

##### 1.1 Përcaktime bazë

Plani urban i trafikut (PUT) është një instrument tekniko-administrativ i destinuar të përmirësojë lëvizjen e njerëzve dhe mjeteve lëvizëse.

Një plan i tillë realizohet për të siguruar:

- përmirësimin e kushteve të qarkullimit (lëvizjen dhe qëndrimet);
- reduktimin e aksidenteve rrugore;
- reduktimin e ndotjes atmosferike dhe zhurmave;
- respektimin e vlerave ambientale;
- zvogëlimin e shpenzimeve publike dhe private

##### 1.2. Karakteristika esenciale

###### 1.2.0. Kushtet aktuale

###### 1.2.1 Pikëpamjet territoriale

###### 1.2.2 Përbërësit e trafikut

###### 1.2.3 Niveli i projektimit

#### 2. Objektivat dhe drejtimit e projektimit

##### 2.0 Kushtet e projektimit

P.U.T. duhet të synojë në përmirësimin e lëvizjes urbane të këmbësorëve dhe automjeteve, që realizohet nëpërmjet përdorimit optimal të infrastrukturës dhe mjeteve të sinjalitikës së vendosur.

##### 2.1 Përmirësimi i kushteve të qarkullimit (lëvizja dhe qëndrimi i automjeteve dhe këmbësorëve)

##### 2.2 Ulja e aksidenteve rrugore

##### 2.3 Ulja e ndotjes atmosferike dhe zhurmave

##### 2.4 Respektimi i vlerave ambientale

##### 2.5 Kufizim i kostove publike dhe private

#### 3. Kriteret e projektimit

##### 3.1 Kriteret e përgjithshme

###### 3.1.0 Kushtet

Kriteret e tilla kanë një karakter të përgjithshëm përdorimi për argumentet që trajtohen në hartimin e P.U.T-ve.

###### 3.1.1 Ndarja e lëvizjeve nga qëndrimet

###### 3.1.2. Klasifikimi funksional i rrjetit të lëvizjes

###### 3.1.3 Përshtatja e kapacitetit të kryqëzimeve

###### 3.1.4 Organizimi i vendqëndrimeve

## 3.2 Kritere të veçanta

### 3.2.0 Kushtet

Në këtë kapitull trajtohen kritere të tjera si rrjedhim i problematikës aktuale.

#### 3.2.1 Klasifikimi funksional i rrugëve

##### 3.2.1 Përshatja e rrjetit ekzistues

##### 3.2.1.2 Tipologjia e rrugëve

#### 3.2.2 Efikasitetet më i madh i shërbimit kolektiv

#### 3.2.3 Respektimi i vlerave ambientale

#### 3.2.4 Disiplina në zënie e njësisve rrugore

##### 3.2.4.1 Zënie të përhershme të njësisve rrugore

##### 3.2.4.2 Zënie të përkohshme të njësisve rrugore

#### 3.2.5 Prioritetet e ndërhyrjes

#### 3.2.6 Treguesi i mbingarkesës në kryqëzime

#### 3.2.7 Zhvendosja nga rrjeti i lëvizjes së vendqëndrimeve

## 4. Aspektet të përgjithshme të projektimit

### 4.1 Qarkullimi i këmbësorëve

### 4.2 Qarkullimi i mjeteve kolektive të linjës

### 4.3 Skema e përgjithshme e qarkullimit

### 4.4 Vendqendrimet për autovetura

## 5. Aspekte specifike të projektimit

### 5.2.1 Rregullimi i kryqëzimeve

### 5.2.2 Rregullimi me semaforë

### 5.2.3 Sinjalitika

## 6. Vëzhgimet dhe matjet

### 6.0 Kushtet

Nga të dhënat e duhura për një realizim korrekt të P.U.T-ve është thelbësore ndarja e tyre në dy grupe. Njëri ka të bëjë me mobilitetin (kërkesën për transport) dhe tjetri me karakteristikat e rrjetit ekzistues (oferta e transportit).

#### 6.1 Kërkesa për transport

##### 6.1.1 Mobilitetit

##### 6.1.2 Qendrimet e automjeteve

#### 6.2 Oferta e transportit

##### 6.2.1 Inventari i rrjetit

##### 6.2.2 Mobiliteti

#### Ndreqje gabimi

Në Fletoren Zyrtare nr. 9 prill 2002, në ligjin nr. 8811, datë 17.5.2001 “Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Lartë të Drejtësisë” në nenin 39

Është:

1. Në ligjin nr. 8436, datë 28.12.1998 “Për organizimin e pushtetit gjyqësor në Republikën e Shqipërisë” shfuqizohen:

Neni 1,

Bëhet:

1. Në ligjin nr. 8436, datë 28.12.1998 “Për organizimin e pushtetit gjyqësor në Republikën e Shqipërisë” shfuqizohen:

Neni 17,